LA EXPEDICION DE LOAYSA: UNA GUERRA EN LAS ANTIPODAS

Agustín Ramón RODRÍGUEZ GONZÁLEZ
Académico (C) Correspondiente de la Real de Historia

Aunque la poco afortunada expedición a las islas del Maluco o Molucas puesta al mando de Loaysa, y que sobrevivió largos años a la prematura muerte del que fue su primer jefe, ha sido recordada en la Historia marítima mundial con alguna profusión, no lo ha sido tanto en el sentido de que, lejos de suponer un viaje exploratorio, y aunque no faltaran en él descubrimientos más o menos importantes, se trató de un intento de ocupación efectiva y de reivindicación de la soberanía de tales islas «De las Especias».

Y si la navegación hasta aquellos confines remotos con los medios y conocimientos de la época es muy de reseñar, no es justo se olvide el valor y la tenacidad de unos hombres que, faltos de todo y en las antípodas de Europa libraron durante años una guerra contra otro poder europeo que estaba mucho más fuertemente asentado y mejor comunicado con su metrópolis.

Si han sido dignas de admiración universal las proezas de los conquistadores del Nuevo Mundo, más lo deben ser las de unos hombres que, sobre ser sus coetáneos, se enfrentaron en condiciones aun peores a un enemigo mucho más temible militarmente, pues como europeo estaba al mismo nivel tecnológico.

De la negociación diplomática al envío de una Armada

La gesta de Elcano, durante la cual las naos *Victoria* y *Trinidad* llegaron a tocar en las Molucas, reavivó inmediatamente los deseos del emperador Carlos I de poseer aquellas remotas islas ricas en productos tan lucrativos. No tardo en crearse una nueva Casa de Contratación, ahora no referida a América, sino *de la Especería* y radicada en Coruña.

Las reclamaciones portuguesas no se hicieron esperar, por lo que Carlos I despachó dos emisarios a Lisboa proponiendo armar cada rey dos buques, que trasladarían a tan lejanos lugares sendas comisiones que dictaminarían sobre el terreno los límites de la posesión de cada país, en la línea del reparto del mundo acordado en Tordesillas en 1494. El Emperador ofrecía dejar en suspenso todos sus proyectos sobre las Molucas si Portugal, paralelamente, hacia lo propio en Malaca, tambien reivindicada por los españoles.

Los portugueses se negaron a tomar en consideración tal propuesta, pero Carlos insistió y consiguió que el rey de Portugal enviara una comisión a

Vitoria para negociar con otra española, nada se logró, excepto acordar el 19 de febrero de 1524, que una comisión mixta se reuniera en otros puntos más cercanos a Portugal.

Para esta Junta Carlos I nombró como sus representantes a Hernando Colón, hijo del gran descubridor, Simón de Alcazaba, el doctor Salaya, Pedro Ruiz de Villegas, fray Tomás Durán y al mismo Juan Sebastián Elcano. El emperador les exhortaba a ponerse de acuerdo previamente entre ellos y a hablar *por una boca*.

En signo de buena voluntad, se decidió que las sesiones se celebraran alternativamente en Elvas y en Badajoz, pero ahí acabó el acuerdo, pues ni siquiera se llegaron a plantear las grandes cuestiones, surgiendo ya las diferencias desde las previas cuestiones de procedimiento. El 31 de mayo de 1524 se dieron las conversaciones por fracasadas.

Aquello decidió á acelerar los preparativos ya previstos de una gran expedición que debía dirigirse al archipiélago y tomar posesión de él en nombre del Emperador (1).

La expedición

La Armada reunida era bastante importante, componiéndose de siete naves, las que referimos a continuación:

Santa Maria de la Victoria, de 300 toneles, capitana de la expedición.
Sancti Spiritus, de 200 toneles, al mando de Juan Sebastián Elcano, piloto mayor.
Anunciada, de 170 toneles, al de Pedro de Vera.
San Gabriel, de 130 toneles, al de Rodrigo de Acuña.
Santa Maria del Parral, de 80 toneles, al de Jorge Manrique de Nájera.
San Lesmes, de 80 toneles, al de Francisco de Hoces.
Santiago, de 50 toneles, patache de la agrupación, al de Santiago de Guevara.

El mando, como capitán general de la expedición, lo ostentaba frey García Jofre de Loaysa, de la Orden de San Juan (los conocidos hoy como caballeros de Malta), comendador de Barbales, de sangre noble y nacido en Ciudad Real, hermano de un destacado obispo.

---

(1) Hemos seguido el clásico de FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, Martín: *Colección de los Viajes y Descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo XV*, especialmente el Tomo V. "Expediciones al Maluco.Viajes de Loaysa y de Saavedra", Imprenta Nacional, Madrid, 1937, del que se sirvió fundamentalmente el gran escritor ARTECHE, José para sus dos grandes biografías: *Elcano*, y *Urdaneta*, ambas publicadas por Espasa Calpe de Madrid, en su colección Austral, y con sucesivas reediciones desde las originales de 1942 y 1943 respectivamente.

No se sabe que el buen caballero tuviera gran experiencia náutica, aunque, dado su carácter de caballero de San Juan, y destacado, es muy probable que la tuviera, al menos en el Mediterráneo, pues la Orden acaba de ser expulsada de su sede en la isla de Rodas, en 1522, por el sultán otomano Solimán, tras un épico asedio. Justamente por ello, el emperador Carlos cedió a la Orden la isla de Malta (y también Trípoli) para que continuaran con su secular lucha, eminentemente naval desde la pérdida de los últimos enclaves cristianos en Tierra Santa (2)

En cualquier caso, se trataba evidentemente, del clásico mando de la época conferido a un noble, pues muchos de los embarcados no aceptarían el liderazgo de Elcano, con mucho el marino más experimentado de la Armada y el que tenia una decisiva y casi única experiencia en tan largo y duro viaje, en las islas de su destino y en las gentes que debía tratar allí, tanto portugueses como indígenas. Pero, y como se ha repetido a menudo, los marinos *de pura cepa* eran socialmente inferiores entonces a la nobleza. Tambien es verdad que al tratarse no simplemente de una navegación, por larga, complicada y dura que fuera, sino de una verdadera expedición de asentamiento, las capacidades exigidas al jefe de ella excedían en muchos sentidos a la pura pericia náutica, cosa que comúnmente se olvida.

Iban en la Armada embarcados no menos de 450 hombres, la mayor parte de ellos de «guerra», bien armados y pertrechados, como bien artillados iban los buques, en previsión de conflictos. Aunque no hemos podido conocer el número de piezas de artillería de cada barco, resulta evidente que la capitana llevaba al menos una veintena de piezas de diversos calibres, de las que una media docena al menos eran de gran peso y potencia. Entre las armas individuales alternaban todavía las ballestas con los arcabuces.

En cuanto a sus procedencias, debía de haber mayoría de vascos y cántabros, gallegos y andaluces en la parte marinera, y un abanico más amplio entre la gente de pluma y de espada, incluyendo flamencos, alemanes e italianos. De las embarcaciones se sabe que tres eran de construcción gallega y cuatro vasca, tal vez especialmente guipuzcoana por influjo de Elcano, quien convenció para embarcarse en dicha aventura a no menos de tres hermanos y a un cuñado, el capitán del *Santiago*.

Consta que los buques iban cargados con productos para comerciar con los indígenas como paños, lencería, buhonería y quincalleria, siempre muy apreciados por pueblos sin manufacturas muy desarrolladas.

Varios de ellos deberían volver a España, es de suponer que cargados hasta las bordas de valiosísimo clavo, pero algunos se quedarían en las Molucas, como fuerza naval de vigilancia.

Entre las prolijas instrucciones que el emperador daba a Loaysa para su misión figuraba la de que «En ninguna manera se descubriese tierra ni se tocase en los limites del rey de Portugal», lo que debe entenderse como la habitual

---

(2) Cfr en RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, A.R.: *Lepanto, la batalla que salvo a Europa*, Grafite, Madrid, 2004, pp. 54-55.

salvaguardia, un tanto cínica, de los políticos de cualquier época. De sobra sabían todos que los portugueses, y su rey en primer lugar, consideraban como propio el archipiélago que ellos debían ocupar para mayor gloria y provecho del emperador y rey y de sus súbditos.

Listo ya todo, la Armada dio a la vela antes de la amanecida del dia 24 de julio de 1525, dando comienzo asi a una aventura que se prolongaría durante más de un decenio.

Un viaje accidentado

La navegación transcurrió sin incidentes dignos de reseñar hasta llegar a las Canarias. Allí se decidió recalar el 1 de agosto en la Gomera para reponer leña, agua, carne y demás, volviendo a dar la vela el 14. Esos días se aprovecharon además para reunir una junta de capitanes, en la que, a instancias de Elcano, se decidió dirigirse sin más demora al Estrecho de Magallanes, pero si alguna nao se separase, se indicaba como punto de encuentro la bahía de Todos los Santos en Brasil, donde se esperaría al resto durante 20 días, y caso de no llegar ninguna otra embarcación, seguir viaje, pero dejando en alguna altura cerca de la costa y bien visible una gran cruz como señal, al pie de la cual se enterraría una olla con un mensaje indicando la situación y previsiones. Lo mismo se haría en el río de Santa Cruz, más adelante.

El 18 de agosto, con mar gruesa, partió el mástil del mayor de la capitana, con la consiguiente contrariedad y necesidad de reparaciones a bordo, pero lo peor fue que, al dia siguiente, la averiada *Victoria* abordó a la *Santa Maria del Parral*, deshaciéndole la popa y abatiéndole el palo de mesana, lo que exigió nuevas y complicadas reparaciones.

El 5 de septiembre, cerca ya de Sierra Leona, se avistó un buque que supuso francés, entonces en guerra con el emperador. Se le dio caza hasta las doce de la noche, en que Loaysa ordenó con un cañonazo cesase la persecución ante el peligro de que la Armada se dispersase. Pero la *San Gabriel* y el patache *Santiago* o no lo oyeron o se hicieron los sordos, consiguiendo el segundo apresar al perseguido, que resultó ser portugués, y al que condujo a la capitana, para dilucidar su destino. El caso provoco una aguda cuestion de jerarquía, pues el capitán de la *San Gabriel*, de rango superior al del patache, reclamó para sí el mérito de la presa, a lo que se negó vivamente el de la pequeña embarcación. Al final se dejó marchar al portugués, con quienes no interesaba crear problemas antes de tiempo.

El 15 de octubre llegaron a la isla de San Mateo (hoy Annobon), antes poblada por los portugueses, pero a la sazón abandonada tras una rebelión de esclavos, pues había sido un enclave negrero, hallándose diversos restos humanos, de construcciones y de enseres. Los viajeros aprovecharon para alimentarse de naranjas, palmitos, diversas aves, huevos y pesca, incluyendo un gran pez que sentó muy mal a quienes lo probaron, aunque sin consecuencias fatales.

Se aprovechó también la escala para reparar los buques y para sustanciar la causa contra el capitán de la *San Gabriel*, quien fue arrestado por dos meses y reemplazado en el mando por Martín de Valencia. También hubo arresto y castigo para algunos hidalgos demasiado quisquillosos con el mando de marinos como Elcano, de menor rango social.

Tras algún incidente menor, como la separación por dos días de la *Sancti Spiritus*, por fin el 5 de diciembre se avistó tierra americana, por lo que se empezó a costear hacia el Sur. El 28 arreció de tal manera que hubo que aferrar velas, desapareciendo al poco la capitana *Victoria* y la *San Gabriel*. La segunda se reincorporó dos días después, pero la capitana seguía perdida, por lo que Elcano tomo el mando conjunto y decidió ir a sotavento a buscar a la nao de Loaysa, buscándolo por tres días, hasta que se decidió a arrumbar hacia el estrecho de Magallanes, pensando que se habría adelantado, como lo hizo la *San Gabriel*, que se separó de las cinco restantes.

El 12 de enero las cinco naves llegaron al río de Santa Cruz, decidiendo Elcano esperar allí a las dos separadas, juzgando que era un fondeadero seguro. Pero los demás capitanes se opusieron, y tras destacar al patache para que dejara un mensaje en la forma acordada, decidieron embocar el Estrecho.

Lo malo fue que se equivocaron en la supuesta *boca*, tomando la del río Gallegos, con lo que las naos encallaron, bien que la marea entrante las puso de nuevo a flote sin demasiados problemas. Reanudada la navegación, fondearon ahora en el cabo de las Vírgenes, pero el temporal del Sudoeste bramo con toda potencia, haciendo garrear y encallar a la propia nao de Elcano, la *Sancti Spiritus*. Las *Santa Maria del Parral*, *Anunciada* y *San Lesmes* sólo consiguieron sobrevivir arrojando al mar la artillería y otros pertrechos.

La situación era dramática, pese a la estación veraniega en el hemisferio Sur. Las tres naos decidieron embocar el Estrecho, pese al temporal que arrecio de nuevo el 17 de enero. Se envió gente a recoger a los náufragos de la *Sancti Spiritus*, entre ellos al joven Urdaneta, quienes entraron en contacto con los indígenas fueguinos. A todo esto se reincorporaron la *Victoria*, la *San Gabriel* y el patache *Santiago*.

Siguió una dura lucha contra los elementos que no describiremos, por bien conocida, en el curso de la cual la capitana sufrió de tal manera que, garreando pese a sus cinco anclas y cinco ayustes, tocó reiteradamente en el fondo, amenazando con partirse.

A todo esto, la desalentada *Anunciada*, se separo de la *Armada* el 10 de febrero, supuestamente con la intención de llegar a las Molucas por la vía del cabo de Buena Esperanza. Nunca se supo más de aquella nao y de su gente.

La *San Lesmes* fue arrastrada por el temporal hasta los 55.º, rebasando la Tierra del Fuego y llegando a divisar la mar abierta, antes de reincorporarse, lo que hace suponer que descubrieron el luego llamado cabo de Hornos, pues sus tripulantes afirmaron haber divisado el fin de la tierra firme.

En cuanto a la *San Gabriel*, con Rodrigo de Acuña al mando, desertó por entonces, volviendo a Brasil, donde esperaba hacer buena carga. Pero allí fue

atacada por tres buques franceses y Acuña, con equivocado criterio, intentó pasar en un esquife a negociar con los franceses, resultando apresado. Sin embargo la tripulación supo rechazar el ataque enemigo, y poco después el de otro buque francés, consiguiendo llegar a Bayona de Galicia el 28 de mayo con 27 castellanos y 22 indios, con bizcocho apenas para cinco o seis días y sólo tres botas de vino.

Quedaban pues solamente cuatro embarcaciones. A la capitana *Victoria* hubo que repararla extensamente, con el costado hundido y la estructura quebrada, teniéndola que desmontar el timón y allanar la obra muerta para superar los temporales. El buque tuvo que ser reparado con tablas, grandes planchas de plomo y cintas de hierro. De igual manera tuvieron que ser reparados los otros tres, menos gravemente averiados. Igualmente se aprovechó la estancia en Santa Cruz para aprovisionarse en lo posible con los escasos recursos de tierra, especialmente aves y pescado, puestos en salazón.

Por fin, tras una durísima navegación de 48 días, llegaron el 26 de mayo de 1526 al cabo Deseado, hoy Pilares, fin del Estrecho, y embocaron el Pacifico.

La dispersión de la Armada de Loaysa

Pero el Pacífico no hace honor a su nombre, y los recibe con gran cerrazón que les hace separarse desde el 31 de mayo y que se convierte en temporal el 2 junio, con lo que se terminó de dispersar la agrupación por completo.

Veamos la suerte de cada uno de los buques:

La situación en el patache *Santiago* era trágica: el pequeño buque no tenia espacio suficiente en sus bodegas para almacenar el bizcocho para su tripulación, entonces de 50 hombres, para lo que dependía de la capitana. Apenas había a bordo cuatro quintales de galleta en polvo y ocho pipas de agua, por lo que su capitán, Hoces, concluyendo en que no podría cruzar el Pacífico, ordenó remontar al Norte, aprovechando la corriente de Humboldt hasta Nueva España (el Perú todavía no era español) dando fondo en el golfo de Tehuantepec el 25 de julio de 1526, en una asombrosa navegación.

En cuanto a la *San Lesmes*, nada se sabe de ella, salvo que, casi con toda seguridad, intentó cruzar el Pacífico. Más de dos siglos después, en 1772, la fragata *Magdalena* encontró una gran cruz, muy antigua, cerca de Tahití, de lo que Navarrete deduce que allí fue a parar la nao. Desde entonces no han cesado las especulaciones, basadas más o menos en los escasos datos y referencias conservados o en hallazgos arqueológicos, especialmente dos cañones aparecidos en Amanu, en las Tuamotu, así como la pervivencia entre los indígenas de caracteres europeos como la piel clara, cabellos rubios o pelirrojos, ojos

claros, etc. Supuestamente llegaron hasta Nueva Zelanda y tal vez divisaron Australia (3).

La historia de la *Santa Maria del Parral* es algo mejor conocida. Al parecer consiguió, tras durísimas penalidades, atravesar el Pacifico y llegar a las Célebes, muy cerca de su destino en las Molucas. Pero en la tripulación se produjo un motín, asesinando al capitán, Jorge Manrique de Nájera, a su hermano y al tesorero, tras lo cual la nao embarrancó en la isla Sanguin, cercana a la de Cebú. Pero los indígenas les atacaron, matando a unos y esclavizando al resto. Ya conoceremos su destino.

En cuanto a la capitana, la *Santa Maria de la Victoria*, en el desastroso estado en que estaba pese a las reparaciones de fortuna que se le habían hecho, consiguió la proeza de llegar a su destino. Eso sí, hizo constantemente agua, con el codaste quebrado, genoles y curvatones. Llevaba a bordo además buena parte de la gente de la *Sancti Spiritus* con lo que había unos 145 hombres. El escorbuto no tardó en hacer presa de ellos, según la descripción de Urdaneta:

«Toda esta gente que falleció, murió de crecerse las encías en tanta cantidad que no podian comer ninguna cosa y más de un dolor de pechos con esto; yo vi. sacar a un hombre tanto grosor de carne de las encías como un dedo, y al otro tenerlas crecidas como si no le hubieran hecho nada».

Nada menos que unos cuarenta hombres fallecieron de la tripulación durante la travesía, y entre ellos Loaysa el 30 de julio y su sucesor, Elcano, el 6 de agosto.

Fue elegido nuevo jefe Toribio Alonso de Salazar, hidalgo montañés, quien a su vez nombró contador a Martín Íñiguez de Zarquizano, de Elgoibar. El 9 de agosto se decidió no subir más en latitud, pues la intención original era remontar hasta Cipango (Japón) y dirigirse por el camino más recto al objetivo final. Poco después avistaron una isla, que llamaron de San Bartolomé, aunque no consiguieron poner pie en tierra. El 4 de septiembre, por fin, avistaron las primeras de las Ladrones, hoy Marianas, pero sin poderse acercar por no tener viento favorable, por lo que tuvieron que bolinear. El 5 se les acercó una canoa con indígenas, uno de los cuales, ante la sorpresa de todos les habló en castellano, pidiendo «Seguro Real», es decir, indulto, pues no era otro que el gallego Gonzalo de Vigo, desertor de la nao *Trinidad* de la expedición de Magallanes, junto con dos portugueses a los que mataron los indígenas. Él, sin embargo, consiguió sobrevivir y sirvió de intérprete. Poco después llegaron nuevas canoas con sal, pescado, patatas, arroz, cocos, plátanos y otras frutas, que fueron intercambiadas por objetos de hierro, muy deseados por los indígenas, once de ellos fueron retenidos a bordo para ayudar con las bombas y por haber mucha gente enferma a bordo.

---

(3) Vid en LANGDON, Robert: *The lost caravel*, Canberra, 1975 y 1988, donde se recogen las hipótesis y estudios de Roger Hervé y François Hervé.

Al poco murió el nuevo jefe, y se discutió sobre si el sucesor debía ser Zarquizano o Hernando de Bustamante, ambos veteranos de la expedición de Magallanes y Elcano, cuestión que intentó resolverse por medio del voto, hasta que el primero la zanjó arrojando las papeletas al mar y proclamando su jefatura.

Tras escalas en Mindanao y Cebú, con incidentes menores, entre ellos la huída de los indígenas de las Marianas con su canoa, llegaron a la isla de Talao en las Célebes el dia 22 de octubre, consiguiendo hacer amistad con su rey, al que dieron una bandera con las armas del emperador, y embarcando los muy necesarios víveres frescos, entre ellos puercos, cabras, gallinas, pescado, arroz, vino de palma, etc. El rey les pidió le ayudasen en una guerra intestina, pero los españoles declinaron la oferta huyendo de complicaciones.

Por fin, el 29 avistaron la isla Gilolo, en las Molucas, pero debido a una calma, solo pudieron fondear en Zamaso el 4 de noviembre.

Así, tras más de quince meses de terrible viaje, llegó a su destino la expedición, con solo una de las siete embarcaciones, la *Victoria*, si bien la mayor de ellas, completamente desbaratada como ya sabemos, con el casco abierto desde Magallanes, mástil del mayor de repuesto desde Cabo Blanco y la proa resentida por su abordaje con la *Santa Maria del Parral*, y la obra muerta ya atacada por la broma. De los 475 hombres, apenas 105 habían conseguido sobrevivir al viaje.

Aquí o poco más suelen terminar su relato los historiadores posteriores, refiriéndose muy de pasada a los hechos posteriores de la expedición (4). Pero, como ya hemos expuesto, y sin desmerecer para nada la hazaña náutica, a ésta le siguió una hazaña guerrera que bien merece sea recordada, porque aquellos hombres, pese a todo lo que habían pasado, pese a su aislamiento y a la precariedad de los medios de que disponían, intentaron cumplir hasta el último extremo las órdenes de su emperador de establecer su dominio sobre el archipiélago.

Otros, después de tal travesía, tales sufrimientos y tales perdidas, se hubieran conformado con «salvar el honor» tras la primera escaramuza, capitulando ante el muy superior enemigo, y nadie se lo hubiera podido reprochar.

El comienzo de una guerra

Como colofón a su expansión por el Índico, los portugueses, al mando de Dom Afonso de Alburquerque, habían tomado Malaca, principal centro comercial de la zona, en 1511, lo que les hizo pronto ser el principal poder en las islas de las Especias.

---

(4) Vid, por ejemplo de CUESTA DOMINGO, Mariano: «Los viajes a las islas Molucas», en la obra colectiva *EL Pacífico español, de Magallanes a Malaspina*, Ministerio de Asuntos Exteriores, Madrid, 1988, Carlos Martínez Shaw editor, pp. 45-58.

Éstas estaban divididas en cuatro reinos, los de Ternate (o Terrenate), Tidore, Gilolo (o Jailolo) y Bachan, en proceso de islamización desde el siglo anterior, pero que aún sólo era evidente entre los reyes, llamados sultanes, y la clase alta. Estos reinos estaban en continuas luchas internas, pero el establecimiento de los portugueses en Ternate, donde construyeron una fortaleza y almacén, dio a este reino una clara ventaja sobre sus competidores.

Así, la llegada de la *Victoria* y de la *Trinidad* de la expedición de Magallanes, fue bienvenida, pues los soberanos de los otros reinos pensaron que los españoles nivelarían la balanza de poder. Y lo mismo sucedió cuando llego la nueva expedición (5).

Las noticias que recibieron los españoles apenas desembarcados en Gilolo, eran que los portugueses, aliados con el sultán de Ternate, acababan de vencer al de Tidore, que había tenido que huir con sus más leales seguidores, lo que había sembrado la preocupación también allí, pues se imaginaban ser la próxima victima.

Los españoles adujeron que eran siete naos, pues el resto venia detrás, enviando embajada con Urdaneta y Alonso de los Ríos, que fueron muy bien recibidos.

Realmente en Tidore las cosas estaban mal: muerto el viejo rey, llamado Almanzor por los españoles, su joven e inexperto sucesor había sido arrojado del trono y de su capital por los portugueses y sus aliados, teniendo que refugiarse con sus seguidores en zonas montañosas, mientras los pueblos eran saqueados y quemados por los enemigos. El poder de Tidore, con el que se contaba como aliado, era ya sólo una sombra, pero aún se contaba con Gilolo.

No tardaron los portugueses en saber que habían llegado españoles a las islas, por lo que ya el 30 de noviembre, Francisco de Castro se presentó como enviado de García Henriques, jefe de la fortaleza de Ternate, con un requerimiento formal para que los españoles se presentasen allí, o «de lo contrario, echaría a pique la nao con toda su gente, porque todas las islas del Maluco y sus comarcanas estaban por el rey de Portugal».

Los españoles no se dieron por enterados, aduciendo que la carta no estaba firmada y que ellos tenían instrucciones muy precisas del emperador. Hubo aún nuevos requerimientos, esta vez de Hernando de Baldaya, factor de la fortaleza portuguesa.

Los españoles, decididos a no dejarse amilanar, pusieron rumbo con su desvencijada nao hacia Tidore, les retrasó una calma inoportuna, pero luego levantó el viento. En zafarrancho de combate como elemental precaución, y al doblar un cabo el día 29 de diciembre, avistaron a la flotilla portuguesa que iba en su busca, compuesta de dos carabelas, una fusta, un batel grande, otros barcos con artillería y cosa de 80 paraos con centenares de guerreros de

(5) ANDAYA, Leonard Y.: «Los primeros contactos de los españoles con el mundo de las Molucas en las Islas de las Especias», en *Revista de Estudios del Pacífico*. núm 11, año II, 1992, pp. 61-84.

Ternate y de otros puntos, todos al mando de Manuel Falcón. Sin embargo, al ver que «la nao era grande e iba bien artillada, conociera su gente determinada y el viento era recio, no se atrevieron a llegar a tiro de cañón».

El 1 de enero de 1527 fondearon los españoles, siendo recibidos por el rey de Tidore, al que llaman Raja Miu, el gobernador y otros caballeros que juraron ser leales amigos de los españoles. Éstos, para demostrarles su apoyo y crear de paso una base o punto fortificado, hicieron tres baluartes de piedra, tierra y madera, con la ayuda de los naturales, pues incluso las mujeres ayudaron, poniendo allí a salvo parte de la artillería, mercaderías y otros enseres de a bordo, así como la mitad de la gente, que se especifica eran por entonces los 105 hombres que hemos mencionado.

Se sucedieron los requerimientos portugueses, todos desechados por Martín Íñiguez, quien recibió un aviso secreto de algún portugués amistoso, previniéndole no fuera a Ternate, pues planeaban matarlos.

Se daba así el caso, paradójico pero no nuevo (como atestiguan hechos análogos en la Reconquista) de que dos pueblos cristianos y emparentados como españoles y portugueses iban a luchar entre sí apoyados por sus respectivos aliados musulmanes, que juraban su lealtad sobre el Coran. Por aquellos años en el Mediterráneo, el rey «Cristianísimo» de Francia, Francisco I, no tenía inconveniente en aliarse con los sultanes otomanos en su lucha contra Carlos I, que, por su parte, apoyaba a los reyes norteafricanos, singularmente al de Túnez, con tal de que se opusieran a la expansión turca.

Un combate artillero

El 17 de enero, a eso de la medianoche, la flotilla portuguesa se acercó sigilosamente al fondeadero de la nao española, pretendiendo tomarla por sorpresa al abordaje. Pero los españoles habían situado un piquete de soldados en una punta próxima, con un verso o pieza de artillería ligera, que los divisó e hizo fuego, dando la alarma.

Generalizado el combate, los portugueses acertaron con un tiro de grueso calibre a la nao, haciéndola un gran agujero y matando a un grumete e hiriendo a otros tres hombres, pero la respuesta les hizo retroceder, a su vez con un muerto y dos heridos, secuela de dos impactos certeros.

Al día siguiente volvió la flotilla portuguesa y reanudó el bombardeo, ahora desde larga distancia, buscando siempre inutilizar a la *Victoria*, alcanzándola otras dos veces mas, y sin que se conozcan sus propias pérdidas. A la hora de la comida se retiraron, yendo a tierra para hacerlo más cómodamente, siendo sorprendidos por 15 escopeteros españoles seguidos de indígenas amigos, que mataron a dos portugueses y a dos caballeros de Ternate, hiriendo a algunos más de unos y otros, sin sufrir bajas por su parte pese al nutrido fuego de los sorprendidos.

Por la tarde se reanudó el cañoneo, izando los portugueses bandera de combate con la tremebunda inscripción: «A sangre y a fuego», pese a lo cual,

y ante la ineficacia de sus tiros y la profusión de los españoles que les disuadían de acercarse más, se retiraron con la noche.

De nuevo se reanudó el nutrido cañoneo al día siguiente, consiguiendo acertar otras tres veces a la nao, pero a medio día se les reventó a los portugueses un cañón pesado, presumiblemente por haber aumentado en exceso la carga de pólvora para conseguir mayor alcance. Tal vez escasos ya de municiones, cansados o creyendo haber inutilizado la nao por completo, los portugueses se retiraron. Se desconocen sus bajas, pero debieron ser muy superiores a las de los españoles, a la luz de los hechos subsiguientes.

Realmente el ataque portugués fue excesivamente prudente, fiándolo todo al efecto de la artillería de largo alcance, que fue, como hemos visto, eficazmente respondida por la de los españoles, aunque éstos se quejaron de que los improvisados asentamientos en tierra no les permitían manejar bien las piezas y que en la ya quebrantada nao, el retroceso y la concusión de las piezas dañaron más sus estructuras que los proyectiles enemigos. En cualquier caso, habían creado un volumen de fuego suficiente como para desanimar a sus muy superiores enemigos, aunque constataron con cierta aprensión que habían gastado nada menos que 12 quintales de pólvora de la limitada carga de la *Victoria*. Y nadie sabía cuando podrían recibir mas (6).

Que la retirada portuguesa, si no forzada fue por lo menos inoportuna, lo prueba el epilogo de este primer combate. En Gilolo habían quedado tres españoles con dos arcabuces, y la misma tarde de la retirada de los portugueses, dos de ellos fueron con 5 paraos de los aliados nativos a llevar comida a los de la nao.

El día 20 se divisaron dos paraos enemigos rumbo a Ternate, saliendo los de Gilolo cada uno con dos o tres españoles con sus arcabuces, consiguiendo apresar uno de los enemigos, en el que el único portugués de a bordo se arrojo al agua muriendo ahogado, mientras que los aliados mataban a 21 de los 23 nativos, salvándose los otros dos porque los españoles «con harta pena de aquella matanza, se opusieron a los de Gilolo a cuchilladas...». Lo que no pudieron evitar fue que cortaran las cabezas de los cadáveres como trofeo que mostrar a su rey. En el parao había una riquísima carga de 120 quintales de clavo e iba armado con dos piezas ligeras o versos.

Combates, treguas y celadas

Generalizada ya la guerra, el rey de Gilolo pidió una guarnición española para defenderse mejor de los portugueses y alguna artillería, mandándole 20 hombres y las dos piezas apresadas.

---

(6) El caso, como tantos otros, pone de manifiesto la grave inexactitud, por decirlo suavemente, de muchos historiadores británicos al suponer que la artillería naval española del XVI, por sus anticuadas cureñas u otras poco creíbles razones, era incapaz de hacer poco más de un par de disparos por pieza al día. Cfr en PARKER, Geofrey: *La Revolución Militar*, Editorial Critica, Barcelona, 1990, pp. 132-134, que se refiere a la Armada contra Inglaterra de 1588, más de sesenta años después de los hechos narrados.

Con su nao inutilizada, los españoles decidieron embarcar dos o tres hombres en cada parao de los nativos aliados, junto con algún arcabuz o pieza ligera. De esa manera emprendieron una dura lucha contra los portugueses y sus aliados, tomándoles algunos paraos tras duros combates, o con expediciones de castigo por tierra contra los pueblos enemigos o rebeldes. En general la suerte fue favorable a los españoles, destacándose especialmente Urdaneta en estos combates.

A primeros de junio se produjo un fuerte choque entre las dos flotillas de paraos, más de cincuenta embarcaciones en total, de los reyes de Gilolo y de Ternate, cada una apoyada por españoles y portugueses respectivamente. Pese a que el combate duro seis horas y se produjeron muchas bajas en ambas partes, el resultado quedo indeciso.

Como puede comprobarse, tampoco la flotilla portuguesa que había cañoneado a la *Victoria* estaba operativa por una cuestión u otra, lo que parece confirmar nuestra suposición de que en tal combate sus pérdidas y daños fueron mayores de los declarados.

En cuanto a los españoles, precisaban de una nao con urgencia, especialmente al comprobar que no llegaba ninguna de las restantes de la expedición, y ante la necesidad ineludible de enviar noticias a España de su llegada y conflicto abierto con los portugueses.

Por más que se consideró, la muy baqueteada *Victoria* no admitía reparación alguna, asi que, a cargo de los carpinteros y marineros, con ayuda de los indígenas, se comenzó la construcción de otra. El problema es que no estaban familiarizados con las maderas de las islas para su oportuna corta y cura, por lo que el esfuerzo fue baldío, pues pronto se vio que las maderas se pudrían incluso antes de haber botado el buque.

Mejor suerte, aunque con sumo retraso, tuvo la tentativa de construir una «fusta», o mejor, galera ligera de 17 bancos, como buque principal de combate. Puede llamar la atención que se escogiera semejante tipo de buque, pero lo cierto es que con aguas, vientos y fondos poco conocidos, en una guerra en un archipiélago, con constantes golpes y contragolpes por mar y anfibios, una galera era algo mucho más efectivo que las más robustas, pero pesadas naos de la época. De hecho los portugueses contaban con una como buque insignia, como ya hemos tenido ocasión de detallar. Ya hablaremos de cómo ambos buques llegaron a enfrentarse.

Tras sus fracasos al recurrir a la fuerza armada, los portugueses volvieron a la negociación, viajando con una nao a Tidore Manuel Falcón para proponer a Martín Íñiguez un armisticio, aduciendo que creyeron que los españoles eran corsarios desmandados. El cruce de mensajes derivó a un reto a duelo entre los dos jefes, si bien el portugués fue disuadido por sus subordinados de llegar a ello. Aprovechando las negociaciones, dos de los españoles escogieron la salida más fácil y menos honrosa y se pasaron a los portugueses.

Hacia mayo de 1527 llegó a Malaca con dos naos un nuevo jefe portugués; Jorge de Meneses, quien reanudó las conversaciones y los requerimientos formales para que los españoles abandonasen tierras supuestamente del rey de Portugal.

Como no se llegara a conclusión alguna, Meneses intentó atraerse incluso mediante la compra a los reyes de Tidore y Gilolo, para que traicionasen y mataran a los españoles, argucia en que fracasó, como fracasó en un intento de envenenamiento, al emponzoñar un pozo del que se surtían de agua los españoles. Al parecer el capellán español se confesaba con el de los portugueses, y este le advirtió de la celada.

De hecho había, sin embargo, una tregua respetada por ambas partes, hasta que dos paraos y numerosas canoas de Ternate atacaron canoas de Gilolo que se dedicaban a la pesca, matando a quince hombres, lo que les reprochó el bravo Urdaneta en su cara, pretextando los portugueses que los nativos de Ternate habían actuado por su cuenta.

El rey de Gilolo no admitió la excusa y armó sus paraos, con el apoyo de Urdaneta y de los españoles allí destacados, tomando cumplida venganza al apresar doce paraos enemigos, cortando la cabeza a los prisioneros que fueran de Ternate y esclavizando al resto.

Los portugueses se quejaron a Martín Íñiguez de la ruptura de la tregua, y éste, muy enojado mandó llamar a Urdaneta, quien acudió acompañado de Quichiltildore, de parte del rey de Gilolo, quien le convenció de la perfidia del enemigo. Martín Íñiguez se dio por satisfecho y prometió recompensas, pero murió el 11 de julio de 1527, tal vez de enfermedad, o como pretenden los cronistas castellanos, envenenado por Hernando de Baldaya en una comida durante las negociaciones.

Fue elegido por votos como nuevo capitán español Hernando de la Torre, montañés y antiguo teniente de Martín Íñiguez.

A todo esto continuaban las argucias de los portugueses: uno de ellos, diciéndose natural de Écija y llamarse Francisco Pérez, se paso a los castellanos. No era más que un intento de quemar la nao de éstos en construcción, bien que fracasó porque la madera no prendió.

Lo que si les salió bien fue el siguiente intento. Como en Tidore, base principal de los españoles, la anterior guerra con los portugueses y sus aliados de Ternate, había dejado devastadas las plantaciones, se enviaron algunos paraos a otros puntos con cinco o seis españoles en ellos, para recoger arroz y otras vituallas en otras islas. Ya de vuelta y confiados en las treguas, navegaron separados y sin tomar las debidas precauciones, por lo que algunos de ellos fueron apresados, con muerte de dos de los españoles.

Otra complicación vino de la juventud del rey de Tidore y de las disputas internas por el favorito de la reina madre, que concluyeron con la muerte del arribista. Por suerte, entre los portugueses surgieron rencillas entre García Hernández que se amotinó con sus seguidores y Jorge Meneses, hasta que al final se reconciliaron tras no pocos avatares.

A los españoles se les pasó el rey de la isla de Maquian o Bacham, ofreciendo como regalo una juanga, embarcación mayor que un parao, pero solicitando ayuda militar de los españoles. Éstos regalaron la embarcación al rey de Tidore y le enviaron siete hombres con algún arcabuz. Los portugueses, antes de que se afianzara allí el dominio español, enviaron en enero de 1528 una

flotilla al mando de García Henriques con una carabela, una fusta y un batel, totalizando 60 portugueses, aparte de 20 paraos con guerreros de Ternate. Desembarcaron y derrotaron fácilmente a la pequeña fuerza española, matando a uno de ellos, Martín de Somorrostro y apresando a otro, Pablo Marinero, quien consiguió fugarse a los siete meses. Los otros cuatro huyeron al monte con el rey de la isla y el resto de sus seguidores, logrando luego pasar a Tidore. Los portugueses devastaron totalmente la isla.

Nuevos y más duros combates

Para entonces, y tras muchos retrasos debido a supersticiones de los auxiliares indígenas, los españoles ya habían terminado su galera en Gilolo, enviándola el 18 de enero de 1528 a Tidore. Como sabemos era de 17 bancos de remos, se le montaron las mejores piezas de artillería disponibles y se nombró por capitán a Alonso de los Ríos y por tesorero al infatigable Urdaneta.

Seis días después, el 24, ya apresó tras combate a un parao enemigo con tres portugueses y artillado con un verso, que al verse atacado, embarrancó en tierra y montó allí su pequeña pieza dispuesta su tripulación a resistir, bien que se tomó al asalto sobre la marcha, enviando el verso al rey de Tidore como regalo.

Uno de los caudillos nativos de mayor mérito y prestigio, Quichilrade, zarpó con 13 paraos en febrero, reuniéndose con los de Gilolo y dando juntos sobre la escuadra del rey de Ternate, sucediéndose una gran batalla, con ventaja de los españoles y sus aliados, aunque hubo muchas bajas entre los indios, incluido su jefe, herido de un disparo, los españoles sólo tuvieron algunos heridos, y algunos más y algún muerto los portugueses.

Posteriormente unos y otros se embarcaron en cruentas expediciones de castigo contra poblados indígenas.

Ya el 15 de marzo, el jefe portugués, García Hernández partió hacia Malaca con un cargamento de 238 quintales de clavo, dejando en Ternate a Jorge Meneses al frente de unos ochenta hombres, una galera, una fusta y un batel o embarcación menor, bien armados y artillados, aparte de los aliados indios, al mando de un tal Quichil de Roes, hermano del rey de Ternate.

Pocos días después, la escuadra de Gilolo, con sus cinco paraos, reforzada con los 10 de Tidore, y en ellos treinta castellanos con escopetas y ballestas, seis versos y dos arcabuces, junto con ochocientos guerreros indígenas, chocaron con la escuadra de Ternate, superior en número y hombres y reforzada por 28 portugueses y 14 versos. El combate fue muy duro, durando tres horas y sin resultado claro, aunque según el protocolo de los nativos, los vencedores fueron los españoles y sus aliados, puesto que quedaron en aguas del combate y pudieron recoger de ellas los miles de calabayes o lanzas arrojadizas que se intercambiaron unos y otros. A los españoles les faltó al final la pólvora.

En cuanto a las bajas, los españoles no sufrieron más que algún herido, 23 muertos y 70 heridos sus aliados, entre ellos nuevamente el bravo Quichilrade, mientras que el enemigo tuvo un muerto y varios heridos entre los portugueses y 85 y más de 100 heridos entre los nativos.

Pero el goteo de bajas continuaba, muriendo poco después en combate en tierra el caballero Paniagua, y resultando herido de tiro de escopeta otro, llamado Fibes.

Un precario socorro: la *Florida* de Saavedra

En medio de aquella recrudecida guerra, una noticia vino a preocupar a ambos bandos aunque por motivos muy diferentes: la llegada de una nao desconocida, aunque presumiblemente española, al archipiélago.

Por supuesto que, entre sus múltiples preocupaciones y crisis a que atender, el emperador y sus consejeros no habían olvidado a los expedicionarios, aunque éstos dudasen ya de ello.

De hecho, se había preparado una expedición de refuerzo, puesta al mando del gran navegante y cartógrafo el veneciano Sebastián Caboto, que compuesta de tres naos y una carabela con 210 hombres en total, zarpó de Sevilla el 3 de abril de 1526, apenas diez meses después de la salida de Loaysa.

Pero no tardaron en aparecer dificultades y desavenencias entre los viajeros, se perdió accidentalmente la nao capitana de la expedición, y Caboto, que en esta ocasión no estuvo a la altura de su fama, terminó por desistir del viaje a las Molucas y no pasó del Plata. Regresó a España nada menos que en 1530, con una sola nao y unos 20 hombres, teniendo que responder ante un tribunal de la frustración de la misión encomendada (7).

Realmente la cuestion fue decisiva, pues de haber llegado a las Molucas incluso sólo una o dos naos españolas, el impacto moral y material de aquella llegada hubiera influido mucho, tal vez decisivamente, en la lucha entre españoles y portugueses.

Claro que ése no fue el único intento de contactar con la expedición a las Molucas, hubo otro más afortunado y con más visión de futuro.

De sobra era conocido que la vía del estrecho de Magallanes era especialmente dura y peligrosa de por si, aparte de obligar sucesivamente y sin escalas intermedias a la travesía sucesiva del Atlántico y del Pacífico. Era necesaria una solución mejor.

Como es bien sabido, para entonces el genio de Cortés había conseguido la conquista y primera colonización de Nueva España, y se pensó, desde entonces, que aquella podría ser una inmejorable base de partida para la expansión española en el Pacífico y una escala intermedia muy adecuada entre tales nuevas y lejanas posesiones y España.

---

(7) FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *Armada Española desde la unión de los reinos de Castilla y de Aragón*, tomo I, Museo Naval, Madrid, 1972, pp. 190-191.

A las dotes militares de Cortés, bien conocidas, hay que añadir sus aún mayores dotes como organizador, porque lo cierto es que a muy pocos años de la conquista de tan vasto territorio, ya disponía de cuatro embarcaciones capaces de navegaciones oceánicas en el puerto de Cihuantanejo, provincia de Zacatula, en las costas mejicanas del Pacífico.

El emperador no tardó en ordenarle preparar una expedición para llegar a las Molucas, investigar la ruta posible de ida y vuelta, buscar la desaparecida nao *Trinidad* de la expedición de Elcano, y contactar con los españoles de las Molucas.

Los tres buques, al mando de Álvaro Saavedra y Cerón, zarparon del puerto antedicho el 31 de octubre de 1527. Se trataba de los siguientes:

Florida, capitana, con 12 hombres de mar y 38 de guerra.

Santiago, al mando de Luis de Cárdenas, de Córdoba, con 45 hombres.

Espíritu Santo, bergantín al mando de Pedro de Fuentes, de Jerez, con 15 hombres.

En los tres buques se metieron un total de 30 piezas de artillería, entre ellas algunas pesadas y de bronce, las mejores de la época (otro logro de Cortés), armas, municiones, vituallas y *cosas de rescate*.

En un principio la navegación no fue difícil, salvo por una vía de agua en la capitana que inundó un pañol de pan y provisiones. Aunque pudo ser reparada, hubo que tirar 20 quintales de bizcocho estropeado y otros alimentos, complicando esta cuestion, ya de por si árdua en largas navegaciones.

Tras sesenta días de viaje consiguieron llegar a las Marianas, pero cinco o seis días antes, las dos embarcaciones se separaron de la capitana y jamás se ha vuelto a saber de ellas. Otro serio inconveniente es que, a unas 200 leguas de Tidore murió de enfermedad, el piloto y se quedaron sin nadie que supiera situar al buque. Después de varias escalas, en las que rescataron tres hombres de la *Santa Maria del Parral*, dos de los cuales fueron protagonistas de su motín y pérdida, por lo que fueron luego juzgados y ejecutados, llegaron a fines de marzo de 1527 a las Molucas, con 45 supervivientes de su tripulación.

Apenas divisada la nao, unos y otros contendientes hicieron lo imposible por ser los primeros en llegar hasta ella. Lo consiguieron los portugueses con su galera, diciendo a los de la nao que Loaysa estaba muerto, lo que era bien cierto, y que los supervivientes de su expedición se volvían para España, lo que era bien falso, ordenando a la nao que fuera al enclave portugués de Ternate. Pero Saavedra no se dejo engañar, al estar apercibido de lo que podía esperar.

Los portugueses recurrieron a la fuerza entonces, pero les falló su cañón de crujía por tres veces, al no prender la pólvora, lo que resultó providencial pues un tiro de grueso calibre a bocajarro hubiera podido resultar decisivo. Los españoles reaccionaron y rechazaron el ataque, y gracias a un fuerte viento se separaron de sus enemigos, fondeando en Gilolo.

A los portugueses se les unió un batel y decidieron entonces cañonear desde lejos a la *Florida*, como habían hecho antes con la *Victoria*, a fin de inutilizarla. Sólo consiguieron un impacto en un mastelero y sin causar demasiado daño. Consumida su pólvora y eficazmente respondidos por los cañones españoles, decidieron retirarse antes de que llegara la fusta española.

Cabe imaginar la alegría de los españoles al recibir aquel primer refuerzo: la *Florida* venia repleta de pertrechos que necesitaban: plomo para balas de mosquete, balas de cañón y una excelente botica. Tambien traía una buena provisión de escopetas, ballestas, coseletes, lanzas y otras armas. Especialmente valoradas fueron sus tres gruesas piezas de bronce, de las que dejó allí dos, así como siete u ocho arcabuces. Sin embargo apenas traían pólvora y hubo que darles alguna de la ya escasa disponible, y, por supuesto, víveres en cantidad y calidad.

Como es bien sabido, la *Florida*, una vez reparada, con 70 quintales de clavo a bordo, su tripulación reducida a 30 hombres, pero con la inclusión del piloto Matías del Poyo, intentó volver a Nueva España, pero los vientos y las corrientes le hicieron desistir y volver a Tidore. Tenazmente lo intentó de nuevo en mayo de 1529, y aunque consiguió cubrir más de la mitad del trayecto, llegando al sur de las Hawai, de nuevo tuvo que regresar a las Molucas, cuando ya el conflicto había acabado. La gloria del tornaviaje estaba ya reservada al gran Urdaneta bastantes años después, pero estos fueron los primeros y denodados intentos de establecer la conexión novohispana en el Pacifico español.

Un duelo de galeras

Volviendo atrás en el tiempo, la llegada de la *Florida* sembró la preocupación entre los portugueses, pues podía ser solo la vanguardia de los tan temidos, y seguramente decisivos, refuerzos españoles.

Tal vez por eso, Mendo de Baldaya, el capitán de su galera «real», el buque insignia luso en las Molucas, decidió arriesgarse a un choque que, de resultar victorioso, podría cercenar las posibilidades españolas antes de que tales refuerzos se concretasen.

Al parecer, sus instrucciones eran verdaderamente draconianas:

«Si tomases los castellanos y la galera, no dejes ninguno de ellos vivo, porque vienen a tomar y a levantar las tierras del Rey Nuestro Señor de Portugal, y envolvedlos en una vela de la galera y echarlos en medio de la canal de la mar, porque no quede ninguno de ellos vivo ni haya quien vaya a decir a Castilla lo que pasa por esta tierra. Lo cual haced so pena de muerte y perdimiento de vuestros bienes.»

En la galera portuguesa iban una cuarentena de soldados, aparte remeros nativos, y estaba poderosamente artillada con un cañón pedrero, una media

culebrina y un sabage, tres falcones grandes y nada menos que 14 versos, es decir, y como se señala, veinte «tiros» todos de bronce, menos dos gruesos de hierro, un armamento verdaderamente notable para una galera de la época.

En la española iban una treintena de soldados, aparte igualmente los remeros nativos, y el buque iba artillado con un gran pedrero de bronce «muy bueno», dos sacres de bronce, dos falconetes de hierro, un verso de bronce apresado a los portugueses y dos arcabuces defendiendo la popa, es decir, solo seis «tiros» de algún calibre (8).

El 4 de mayo de 1528, apareció Baldaya con su galera frente a la costa y reto a los españoles, aceptando el desafío Alonso de los Ríos, que salió con la suya a hacerle frente.

Dada su inferioridad artillera, los españoles buscaron directamente el abordaje, fallando por tres veces consecutivas, pero a la cuarta lo consiguieron y con efectos demoledores.

De la dotación portuguesa murieron en el combate o de resultas de las heridas ocho hombres, entre ellos su capitán, otros cinco se ahogaron al tirarse al mar, entre ellos el piloto, diez más fueron heridos gravemente, cayendo prisioneros, y otros diez lo fueron sanos o con heridas leves. Las bajas entre los españoles, para la entidad de su dotación, tambien fueron severas, pues incluyeron cuatro muertos y ocho heridos.

Aquella fue la primera y más destacada actuación de una galera española en el Pacífico asiático, un escenario poco recordado de estos buques (9).

La galera portuguesa, con toda su artillería y pertrechos, quedo en manos de los españoles, quienes, faltos de gente para tripularla, se limitaron a dejarla fondeada en su base.

El triunfo tuvo consecuencias inmediatas: el rey de Bacham pidió ayuda para someter a poblados de su isla que obedecían a los portugueses y el rey de Ternate. Inmediatamente, Hernando de la Torre envió a 35 españoles y 30 paraos de Tidore y Gilolo con guerreros nativos al mando de Quichilrade, que tras alguna lucha, aseguraron la isla entera para el 17 de mayo.

La derrota y la capitulación

Pero la situación de los españoles se hizo angustiosa, pese a sus continuos éxitos, por lo menguado de su fuerza y los continuos refuerzos de los portugueses. En Ternate había unos 190 portugueses, aparte guerreros nativos aliados, y al poco recibieron de Malaca un sustancial refuerzo de 150 hombres más, al mando de Gonzalo García de Acevedo, con seis buques diversos y artillería.

---

(8) El resto de la artillería española estaba en la fortaleza de Tidore, incluyendo un cañón, una culebrina, dos sacres y piezas menores.

(9) En nuestro trabajo: *Galeras españolas, del Egeo al Mar de la China*, Colección Bazan, Navantia, Madrid, 2007, no recogimos este primer y brillante episodio de la poco conocida historia de las galeras españolas en tales latitudes.

Enfrente quedaban poco más de medio centenar de españoles, faltos de todo, incluso de ropa, destrozada por el largo tiempo pasado sin reponerla, con víveres escasos que apenas podian proporcionar los reyes aliados, y complementados por la caza de cerdos salvajes. Las contínuas bajas en una guerra que duraba ya tres años, las enfermedades y accidentes, no hacían sino reducir cada vez más la denodada dotación de la *Victoria*. Y faltos de socorros adecuados, salvo el de efectos principalmente morales de la *Florida*, el ánimo de algunos empezó a flaquear.

Pero pretendiendo seguir con la cadena de éxitos, se enviaron dos pequeñas columnas en ayuda de los aliados nativos: una con Alonso de los Ríos con 11 españoles y otra con Urdaneta y sólo seis. Aquello dejaba a la base principal, Tidore, guarnecida sólo con 37 hombres, de los que 12 no eran muy aptos para la lucha, por ser grumetes y pajes, ello sin contar con los lisiados y enfermos, y sin la ayuda de los guerreros nativos, cuyos mejores hombres habían partido para la expedición.

A tal debilidad se unió la traición, en este caso de Hernando de Bustamante, contador general pero preterido anteriormente como jefe supremo, que fuera por esta causa o por considerar imposible la resistencia, entró en tratos con los portugueses y les informó de la debilidad de los españoles.

Una expedición portuguesa atacó el casi desguarnecido Tidore, no tardando en tomar la población, incendiándola y haciendo una matanza entre los naturales, matando a un español y apresando a dos heridos, mientras el resto se refugiaba en la fortaleza.

Los portugueses intimaron a aquellos hombres a la capitulación, apoyando la propuesta Bustamante y cundiendo el desánimo entre los hombres, desertando un artillero flamenco.

Al final tuvieron que hacerlo, entregándose Hernando de la Torre con 23 hombres, mientras que Bustamante y otros once (incluido el capellán y otros dos artilleros flamencos) con Bustamante preferían pasar al servicio de Portugal.

Entre los pequeños destacamentos de Alonso de los Ríos y de Urdaneta reino la consternación al conocer los hechos, cundiendo las deserciones. Ambos capitanes propusieron a la Torre hacerse fuertes en Gilolo y esperar los ansiados refuerzos, pero éste respondió, razonadamente, que la resistencia no tenía ya sentido y que los portugueses se habían comprometido a respetar sus vidas y repatriarlos.

También regresó por entonces de su segundo intento la *Florida*, con apenas 22 hombres agotados y enfermos, teniendo igualmente que entregarse, era el 9 de diciembre de 1529.

Como sabemos, el primer ataque portugués contra la *Victoria* fue el 17 de enero de 1527, por lo que la guerra duró asombrosamente casi tres años justos, en los que los supervivientes de la baqueteada nao *Victoria* lucharon con un valor y habilidad sorprendente y estuvieron muy cerca de conseguir el éxito, y sólo cedieron a su escaso y decreciente número y a la traición.

Los acontecimientos posteriores ya nos parecen secundarios para nuestro propósito: el alzamiento de los indígenas al ver consolidada la hegemonía

portuguesa en el archipiélago, el enorme retraso y dificultades en la repatriación de los que decidieron seguir siendo fieles a su patria y a su emperador, o no se quedaron en unas tierras donde muchos ya tenian familia, etc, etc. Sólo referir que fue ya en 1532 cuando los españoles se enteraron del tratado firmado entre el emperador y el rey de Portugal, y nada menos que en 1536, despojado de todos sus libros, cartas, documentos y papeles, cuando Urdaneta y unos pocos consiguieron llegar a Lisboa.

El Tratado de Zaragoza

Como sucedió tantas veces en la Historia, resultó que la paz ya estaba hecha entre los reyes y sus súbditos, por las comunicaciones de la época, aún siguieron luchando por desconocerlo. De hecho, el acuerdo se firmó en Zaragoza en 22 de abril de 1529.

Ante todo conviene recordar que, intereses y rivalidades coloniales y comerciales aparte, ambas monarquías estaban mucho más unidas de lo que pueda parecer. Carlos I se había casado el 11 de marzo de 1526 con la infanta Dª Isabel de Portugal, que sería madre del Felipe II quien lograría a la postre reunir en su cabeza ambas coronas.

Centrándonos ahora en la negociación diplomática y como apunta una gran investigadora:

«Portugal seguía manteniendo su irreducible postura: en virtud del Tratado de Tordesillas aquellas tierras le pertenecían. Por eso puede decirse que en Zaragoza es la Corona Portuguesa la que cede, puesto que al comprar los derechos españoles sobre las Molucas, tácitamente los reconocía.»

Por este convenio España vende «todo derecho, acción, dominio, propiedad y posesión o casi posesión y todo derecho a navegar, contratar y comerciar con el Maluco» por 350.000 ducados de oro a 375 maravedíes cada uno. Es un pacto de *retro vendendo*, puesto que el rey de España se reserva la facultad de anular estas renuncias previa devolución a Portugal de la mencionada suma. Mientras el tratado estuviera vigente no podrían ir a la Especieria naves españolas y todo cargamentos de especies que no fuera traído a España por súbditos y barcos portugueses, debía ser embargado. Por su parte, el rey de Portugal se compromete a no levantar nuevas fortalezas en el Maluco, que se considera situado al oeste de una línea que pasa por las islas de las Velas o de los Ladrones, y de Santo Tome (10).

(10) DÍAZ TERCHUELO, Lourdes: «El Tratado de Tordesillas y su proyección en el Pacífico», *Revista de Estudios del Pacífico*, núm. 4, 1994, pp. 11-21. Un análisis más detallado del Tratado de Zaragoza en ORTUÑO SÁNCHEZ-PEDREÑO, José María: «Estudio Histórico-Jurídico de la Expedición de García Jofre de Loaysa a las islas Molucas. La venta de los derechos sobre dichas islas a Portugal por Carlos I de España», en *Anales de Derecho*, Universidad de Murcia, núm. 21, pp. 217-237.

Para valorar la cantidad que el rey de Portugal pagó, debemos recordar que la expedición de Magallanes, con los cinco buques incluidos, costo unos 8.334.335 maravedíes. Los 350.000 ducados a 375 maravedíes cada uno suponían nada menos que más de 131 millones, lo que da idea del valor atribuido al archipiélago.

Lo curioso es que las Cortes reunidas en Madrid en 1528 encarecieron al emperador que no enajenara al rey de Portugal tierras tan valiosas. Pero Carlos I supo burlar aquella aspiración, declarando que no eran todavía un bien de la Corona, sino que estaban en litigio. Y bien recordamos las inmensas necesidades de dinero de la Hacienda Real e Imperial de Carlos, aparte de que la «Guerra de las Comunidades» era aún un recuerdo bien cercano.

Bueno es recordar que la cuestión no quedó aquí, firmándose nuevo tratado el 8 de enero de 1545, admitiéndose la residencia de los españoles asentados en Tidore y hasta su comercio, y que la línea no fue respetada en lo sucesivo, como se demostró en el caso de las Filipinas, por entonces aún muy poco conocidas.

Y no dejó de resultar paradójico el que, ya en el XVII y ante la amenaza holandesa, muchos de los mayores esfuerzos de los enclaves españoles en Filipinas fueran para defender las Molucas de ese nuevo enemigo. Claro que de 1580 a 1640 las coronas española y portuguesa estuvieron unidas.

Pero con ello nos salimos de los estrechos límites que nos hemos trazado para este trabajo.

Conclusión

No hemos pretendido más que dar un resumen esquemático de los hechos referidos a la expedición de Loaysa, así como y en términos aún más escuetos a las de Cabot y Saavedra, pero incluso en esta limitada visión, resaltan por sí mismos los asombrosos hechos náuticos y bélicos que protagonizaron un puñado de españoles, que son, sin embargo, virtualmente desconocidos fuera de un reducido círculo de especialistas e interesados.

Con mucho menores mimbres se han tejido historias presuntamente inolvidables, pero retamos al lector a que averigüe si faltan aquí alguno: desde terribles navegaciones, enfermedades y mares terribles, escenarios exóticos, desde las heladas tierras del estrecho de Magallanes a las islas del Pacífico, motines y traiciones, heroicos hechos de armas, buques perdidos y reencuentros y rescates, terminando por anécdotas personales en todos los sentidos. Y con el decisivo hecho de que las peripecias aparentemente más novelescas son rigurosamente históricas, rebasando en mucho bastantes creaciones de la más presuntamente creativa imaginación novelística o cinematográfica.

Que sepamos, una de los pocos intentos ha sido el don José Luis Olaizola, con su novela: «Las islas de la Felicidad», en donde se narran los hechos de la expedición Loaysa centrándose, evidentemente, en la figura del gran Urdaneta (11).

---

(11) Editada por Planeta en 2007.

En otras naciones europeas, los hechos relacionados con la expedición de que tratamos, o los de la expansión hispana por el Pacífico en el siglo XVI en general, hubieran sido explotados hasta la extenuación, dando origen hasta a un género o subgénero en sí mismo.

En la España que ignora o desvirtúa su pasado, ya tenemos bastante con que «Wikipedia» dedique un artículo bastante extenso a la expedición de Loaysa, tal vez mejorable, pero indudablemente encomiable, basado en un trabajo de don Antonio Luis Martínez Guanter, creador de foros en Internet donde se divulga y discute la tantas veces relegada o mal comprendida Historia Marítima y Naval española.